Internationale Eispatrouille

von Max Fischer, Schiffahrt International 1/1987

Als im Dezember 1985 im Albert Dock im britischen Hafen Hull das 22 Jahre alte Wetterforschungsschiff »Cumulus« für den »Preis« von einem Pfund Sterling vom Königlich Niederländischen Meteorologischen Institut an das British Meteorological Office übergeben wurde, neigte sich eine Epoche ihrem Ende zu. Die Epoche der Wetterschiffe.

Für die Holländer war es billiger, aus der Arbeit der Internationalen zivilen Luftfahrt Organisation auszuscheiden und das immerhin noch auf einen Wert von 250 000 Pfund geschätzte Wetterbeobachtungschiff zu verschenken, als weiterhin Geld für den Betrieb des Schiffes auszugeben.

Wetterbeobachtungen, das ist ein harter Job. Was sich so simpel liest, ist die Voraussetzung für viele Entscheidungen, im Krieg wie im Frieden.

Als der britische Schnelldampfer »Titanic« im Jahre 1912 ungewarnt in ein Gebiet treibender Eisberge hineinfuhr (obwohl die rasch sinkenden Luft- und Wassertemperaturen für einen erfahrenen Seemann auf Eisberggefahren hinwiesen), wurde von der U.S. Coast Guard eine sogenannte »Internationale Eis-Patrouille« eingerichtet. Ab 1963 wurde sie auf alle Jahreszeiten ausgedehnt. Das laufend zusammengestellte Kartenmaterial ließ Rückschlüsse auf die Eisbergbewegungen entlang der Labrador-Küste zu.

Diese Eisberge haben Grönland und andere arktische Inseln als »Geburtsort«. Sie entstehen beim »Kalben« der Gletscher, sie sind praktisch abgebrochene Kanten der De verlaufenden Gletscher. Einmal in’s Schwimmen gekommen, folgen die Eisberge bald dem Strömungssystem in den nördlichen Meeren, d.h. sie treiben langsam entlang der Küsten von Baffin Island, Labrador und Neufundland nach Süden, bis sie schließlich im immer wärmer werdenden Wasser schmelzen.

In ihren Größen variieren die Eisberge sehr. Sie reichen von den kleinen »Growlern», die einen knappen Meter aus dem Wasser herausragen, bis zu Eisbergen von 150 Meter Höhe und mehreren Meilen Länge. Gletschereis hat eine Dichte von 0,9 g/cm^3, danach kann davon ausgegangen werden, daß nur ein Siebentel eines Eisberges sichtbar ist. Fachleute rechnen, daß 60 Meter hohe Eisberge vier Millionen Tonnen Wasserverdrängung besitzen, kleinere Eisberge von etwa zehn Meter Höhe bringen es auf ein Gewicht von gut 40 000 Tonnen.

Zur Eispatrouille waren Anfang der 70er Jahre überwiegend Flugzeuge vom Typ Lockheed HC-130 eingesetzt, die in 500 bis 2000 Fuß Höhe flogen und während des häufigen Nebels sehr oft auf Radarerkenntnisse angewiesen waren, d.h. zuverlässige Erkundungsarbeit setzte erfahrenes Personal voraus.

Eisberge haben naturgemäß ihre »Saison«. Im Dezember sind üblicherweise nur wenige von ihnen zwischen der Hudson Street und der Höhe von Hamilton zu finden. Üblicherweise treten Eisberge gegen Ende Februar an der gesamten Labradorküste häufig auf. Bis April nimmt ihre Zahl ständig weiter zu. Ihre Zahl hält sich den ganzen Juni hindurch ziemlich konstant. Dann beginnt das große Eisberg-»Sterben«. Im September sind nur noch ganz vereinzelt Eisberge südlich des Hamilton Inlet anzutreffen.

Ozean Wetterschiffe

(Informationen und Bilder aus dem Internet zusammengesucht)

In den Jahren 1900 bis 1906 unternahm der deutsche Meteorologe **Peter Polis** (*Direktor des meteorologischen Observatoriums Aachen, international bekannter Meteorologe und Seismologe*) mehrere Dienstreisen zum Büro für Wetterdienste im Department of Agriculture der amerikanischen Regierung, die für ihn zugleich auch Forschungsreisen waren. Ausgehend von seinen dabei gesammelten Erfahrungen setzte er sich maßgeblich für eine internationale Kooperation zur Einrichtung eines drahtlosen telegraphischen Messnetzes mit Hilfe ausgewählter Post- und Handelsschiffe und damit für mehrfache tägliche und schnelle Wettervorhersagen ein. Dies untermauerte er während seiner verschiedenen Überfahrten mit zahlreichen Testläufen, an denen teilweise bis zu neun Schiffe beteiligt waren, sowie mit detailgenauen Forschungsberichten über die aktuellen Seewetterlagen.

Inzwischen weiß eigentlich jedes Kind, daß der Nordatlantik die Wetterküche Europas ist. Was sich dort zusammenbraut, wird uns Europäern zumeist einige Tage später als »unser Wetter« präsentiert. Rechtzeitig zu wissen, was auf diesem Gebiet auf einen zukam, war während des Zweiten Weltkrieges besonders wichtig: Militärische Maßnahmen aller Art konnten danach festgelegt werden.

War es für Engländer und Amerikaner leicht, die Wetterverhältnisse im Nordatlantikbereich zu ermitteln, so mußten die Deutschen kühne und verzweifelte Anstrengungen unternehmen, um zu denselben Erkenntnissen zu gelangen.

Es kam zum Einsatz von Flugzeugen (Wettererkundungsstaffeln sog. »Wekusta«), von bemannten landseitigen und schwimmenden Wetterbeobachtungsstationen und von Wetterbeobachtungsautomaten.

Die Einsätze von Flugzeugen - sie wurden zu ähnlichen Aufgaben übrigens schon während des 1. Weltkrieges herangezogen, wenn auch mehr im Nahbereich der Front und keineswegs über so große Entfernungen - interessieren hier nur, soweit sie mit den Aktionen von Schiffen in Verbindung stehen. An Einsätzen von Schiffen gab es solche von U-Booten, die Meteorologen ungesehen in arktische Gebiete bringen bzw. von dort zurückholen sollten, und von umgebauten Fischdampfern, die wegen ihrer im allgemeinen vorzüglichen Schlechtwettereignung selbst längere Zeit im Nordmeer verbleiben sollten.

WBS „Coburg“ im Packeis, 1943

Die Fischdampfer ließen sich schnell und mit einfachen Mitteln - zusätzliche Unterkünfte, Eisverstärkungen - zu Wetterbeobachtungsschiffen (WBS) herrichten. Üblich war, daß zu der friedensmäßigen Besatzung ein Offizier als militärischer Begleiter und drei Mann (Beamte) meteorologisches Personal kamen. Um möglichst vom Gegner unbemerkt in die arktischen Gewässer zu gelangen, bedurften diese Schiffe des Schutzes der Dunkelheit (Fahrten also möglichst nur im Winter), zusätzliche Sicherheit versprach der Weg bis hoch hinauf in das Eis.

Der Fischdampfer »Sachsen« wurde zum ersten Wetter-Beobachtungsschiff (WBS 1). Ab September 1940 startete er zu einer 40-tägigen Reise. Er stellte seine Funksprüche aber schon nach einer Woche ein, weil das Einpeilen durch feindliche Seestreitkräfte befürchtet wurde. Die zweite »Sachsen«-Reise, die im Spätwinter 1940/41 begann und 86 Tage dauern sollte, diente der Vorbereitung der »Bismarck«-Fahrt.

Die »Sachsen« sollte von dem FD »Lauenburg« abgelöst werden, der aber in die Hände des Gegners fiel.

Zwischenzeitlich war versucht worden, landseitige Stationen einzurichten. Das Personal wurde überwiegend mit norwegischen Fischkuttern und U-Booten zu den Einsatzorten gebracht. Nicht immer verliefen solche Aktionen erfolgreich.

In Einzelfällen kam es hierbei wieder zur Verwendung von einstigen Fischdampfern. Die »Sachsen« steuerte im Winter 1942/43 Ost-Grönland an, wurde im Mai 1943 von amerikanischen Bombern entdeckt und erfolglos angegriffen. Die Besatzung wurde von Transportflugzeugen nach Tromsö zurückgeholt, nachdem sie das Schiff am 17. Juni 1943 selbst versenkt hatte.

Im Winter 1943/44 operierte das WBS »Coburg« vor Ost-Grönland, wurde aber durch Eispressungen beschädigt, strandete auf einem flachen Eisberg und ging verloren.

Im August 1944 steuerte das WBS »Kehdingen« Ost-Grönland an, wurde unterwegs bei der Ölübergabe an ein U-Boot von dem U.S. Coast Guard Schiff »Northland« entdeckt und mußte unter ständigem Beschuß in das Eis fliehen. Dabei lief das Schiff an der Südspitze der Großen Koldewey-Insel auf Grund und wurde von der eigenen Besatzung gesprengt.

Im Winter 1944/45 wurde das WBS »Wuppertal« in den Nordatlantik geschickt. Der Kontakt zu ihm riß ab, nachdem das Schiff Ende Januar 1945 aus der Dänemark-Straße »Windstärke 10« gemeldet hatte. Von Schiff und Besatzung fehlt jede Spur.

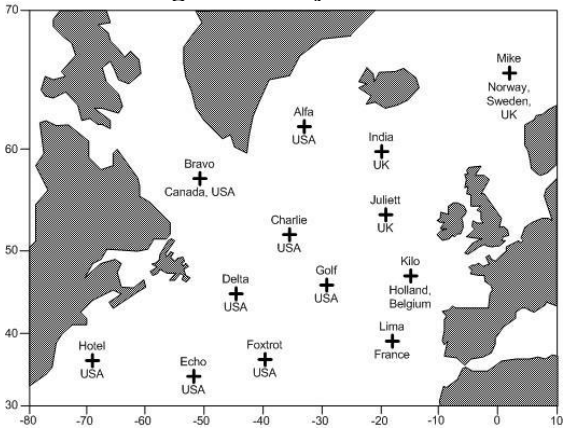
Das WBS »Externsteine« verriet sich schließlich selbst in der Nähe der Kleinen Koldewey-Insel durch eine lange Rohöl-Rauchfahne und wurde aufgebracht.

Das Interesse an Wettermeldungen aus dem Nordatlantik endete nicht mit Kriegsende. 1946 wurde der Internationale Wetterbeobachtungsdienst ins Leben gerufen - die Internationale Zivilluftfahrt Organisation beschloß damals, 13 Wetterbeobachtungsschiffe auf Positionen im Atlantik im Dienst zu belassen, die auch schon während des Krieges besetzt waren.

1954 wurde diese Zahl auf neun reduziert. Die 5 östlich gelegenen Stationen wurden von Großbritannien, Frankreich, Holland, Norwegen und Schweden besetzt.

Die Engländer setzten anfangs vier umgebaute 800-BRT-ex-Korvetten ein, die »Weather Explorer«, »Weather Observer«, »Weather Watcher« und »Weather Recorder«. Sie waren in Greenock stationiert, verblieben jeweils 27 Tage auf See, wovon sechs auf An- und Rückreise entfielen. Zwischen den See-Einsätzen lagen dann 15 Hafentage.

Zwischen 1958 und 1960 traten an die Stelle der Ex-Korvetten vier 1944 gebaute ex-»Castle«-Fregatten von je etwa 1400 BRT.



Bis die niederländische »Cumulus« in Fahrt kam, besaßen allein die Franzosen ein speziell gebautes Wetterbeobachtungsschiff.

Das Wetterschiff „Cumulus“ wurde unter der Bau-Nr. 296 von N. V. Scheepswerf Gebr. v. d. Werf, Deest bei Nijmegen, am 18. April 1963 an den niederländischen Staat als Auftraggeber abgeliefert. Dieses erste in Holland gebaute meteorologische Beobachtungs- und Forschungsschiff wurde von der Fa. van Nievelt, Goudrian & Co., Rotterdam, bereedert. Die Einsatzleitung unterstand einem Ausschuß aus Mitgliedern der ICAO, des Niederl. Meteorologischen Instituts und der obersten Niederl. Schiffahrtsverwaltung.

Das Schiff wurde unter Aufsicht des Bureau Veritas unter Berücksichtigung der Forderungen der niederländischen Schiffsinspektion gebaut. Es ist in sechs wasserdichte Abteilungen unterteilt und besitzt

vier Decks. Die Hauptdaten der „Cumulus“ sind:

Lange über alles .....71,20 m
Länge zwischen den Loten.....62,00 m
Breite auf Spanten .....9,25 m
Tiefgang .....4,60 m
Vermessung.....1974 BRT/357 NRT
Antriebsleistung ..... 1 400 PS/10,5 kn
Besatzung und Personal 62

Das gegenwärtige Wetterschiff-System wurde 1946 festgelegt, als die ICAO (Internationale Zivilluftfahrt Organisation) beschloß, 13 der im letzten Kriegsjahr im Nordatlantik stationierten Beobachtungsschiffe zum Nutzen des Luft- und Seeverkehrs auch weiterhin einzusetzen. Die ursprünglich zur Wettersicherung militärischer Transporte errichteten Stationen mit ihrer relativ einfachen Ausrüstung zur Messung von Wind und Wellen sowie zur periodischen Bestimmung von Lufttemperatur, Luftfeuchtigkeit und -druck in Höhen bis zu 18 000 m genügten den erhöhten Forderungen des Zivilflugverkehrs nicht mehr, so daß zusätzlich Funkpeil-, Radarortungs- sowie Rettungsausrüstung an Bord gegeben wurde. Daneben sollten aber, ohne Unterbrechung des Flugsicherungsdienstes, auch ozeanographische und andere wissenschaftliche Beobachtungen durchgeführt werden.

Seit den 1960er Jahren wurden die Wetterschiffe zunehmend von Wettersatelliten, Wetterbojen oder Langstreckenflugzeugen abgelöst. Das letzte noch verbliebene Wetterschiff, die *Polarfront* (66°N 02°O), wurde von der norwegischen Regierung zum Ende des Jahres 2009 außer Dienst gestellt, was allerdings zu Protesten von Klimaforschern führte!

Die Wetterschiffe wurden von Frankreich, Norwegen, Schweden, England und den Niederlanden unterhalten.

Auf der „Cumulus“ sind Mannschaft sowie das gesamte technisch-wissenschaftliche Personal in Einbettkammern untergebracht. Die Offiziersunterkünfte besitzen zusätzlich separate Dusch- und WC-Anlagen. (1963 ein ungewohnter Komfort!) Zur Freizeitunterhaltung stehen geräumige Gemeinschaftsräume mit Radio und Filmvorführungseinrichtungen, ferner ein Bastelraum und eine Bücherei zur Verfügung. Sämtliche Räume sind klimatisiert.

Die Rettungsausrüstung besteht aus zwei Handpropeller-Rettungsbooten (je 44 Personen) und zwei Motorbooten (je 18 Personen), sämtlich aus Kunststoff. Als Hauptantrieb ist ein aufgeladener Sechszylinder-Werkspoor-Motor mit 1 400 PSe bei 280 U/min installiert. Drei Bolnes/ Heemaf-Dieselgeneratoren mit einer elektrischen Leistung von je 200 kW versorgen das Bordnetz. Außerdem ist ein Notaggregat mit 75-kW-Generator und ein 15-m^3/h-Kompressor vorhanden.

Die nautische und Fernmeldeausrüstung umfaßt u.a. Reflexionskompaß [1]), Kreiselkompaß, Elektrolog, Funkpeiler, Seeradar, Echolot (bis 9000 m), Flugradar (Bereich bis 250 sm !) sowie Funk-Sende- und Empfangsanlagen für alle Frequenzen.

1) Ein Reflexions-Kompaß ist nichts Besonderes, sondern ein Magnetkompaß mit optisch umgelenktem Einblick (Steuerkompaß)

Begegnung mit einem Wetterschiff im Nord-Atlantik

von Hans Wölbing

Im Juli 1955 war ich Funker auf dem kohlebefeuerten Fischdampfer „Karlsruhe“/DFLN, auf der Fahrt zum Fischfang an der Labrador-Küste. Es war für uns die erste Reise quer über den Nordatlantik, denn bislang fischten wir nur unter Island und an der Küste Norwegens. Als erstes musste ich die Wetterkartenanalysen von der englischen Funkstelle „Portishead Radio“/GKA aufnehmen, um danach Wetterkarten zu zeichnen. Mit deren Hilfe wurde der Kurs so gewählt, dass wir den Wind nicht von vorn bekamen. Navigatorisch ergab sich auch etwas Neues. Bislang konnten wir, wenn tagelang die Sonne nicht schien, durch Funkpeilung der Funkfeuer und Küstenfunkstationen unsere jeweilige Position bestimmen. Das fiel nun mitten im Atlantik weg. Aber da gab es ja die Wetterschiffe. Sie sendeten in bestimmten Intervallen Peilzeichen mit einer Zeichenkombination, die die Abweichung von ihrer Sollposition angab. Das Peilen überließ der Kapitän mir, weil ich eben mit Morsezeichen besser umgehen konnte. Auf dieser Reise ergab es sich, dass wir eines dieser Wetterschiffe recht voraus bekamen. Das Schiff hatte die Kennung „W333“. Ich bat den Alten doch etwas näher heranzufahren, um eine vernünftige Fotoaufnahme machen zu können. Dem Wunsch kam er auch nach. Ich wollte diese Begegnung doch nicht so sang- und klanglos vorbeilassen. Also rief ich das Wetterschiff auf Mittelwelle an, um ein lockeres QSO zu fahren. Ich gab ganz zwanglos, wie wir, die Sparks in der Christlichen Seefahrt, es gewohnt waren meinen Vers, wer wir waren und was wir vorhatten und so weiter. Dann war ich doch etwas erstaunt. Die Antwort bestand nur ganz lapidar aus QSL TU ar – das war alles (Empfangsbestätigung, Danke, Ende).

Ozean Wetterschiff „Yamacraw“ *der US Coast Guard, von Funker Hans Wölbing im Juli 1955 fotografiert.*

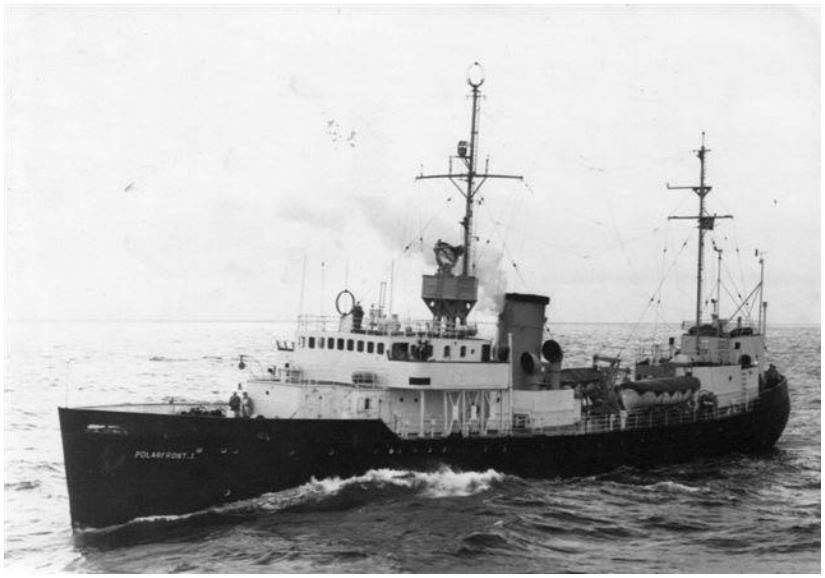
Na, dachte ich, dann eben nicht und schaltete meinen Sender wieder ab. Jedoch nach einer geraumen Zeit rief mich das Wetterschiff mit der Ankündigung „ZBO“ an. Es handelte sich also um ein Telegramm mit laufender Nr., Datum und Uhrzeit usw. Darin wurde uns mitgeteilt, dass wir gesichtet und die Begegnung in ihrem Logbuch vermerkt worden war. Außerdem wünschte man uns eine gute Weiterreise und viel Erfolg beim Fischfang. Unterschrieben war die Nachricht mit „Master“. Mir blieb nur noch übrig, mich dafür zu bedanken. Da es sich um eine an mein Schiff adressierte Nachricht handelte, habe ich das „Telegramm“ natürlich meinem Kapitän überbracht. Seine Antwort: ein freundliches Lächeln. Ich denke, die Erfolgswünsche vom „Master“ haben sich ausgezahlt. Innerhalb von 3 Tagen hatten wir über 4000 Zentner Kabeljau im Raum. Dann dampften wir vor dem Wind nach Cuxhaven zum Seefischmarkt, um diese „Beute“ zur Auktion zu bringen.

(*Mit freundlicher Genehmigung entnommen aus dem Mitteilungsblatt der Seefunk-Kameradschaft Bremen*)

Die Seeleute haben die Ozean-Wetterschiffe nur sehr selten zu Gesicht bekommen. Deshalb hier noch einige weitere Fotos von Ozean-Wetterschiffen:

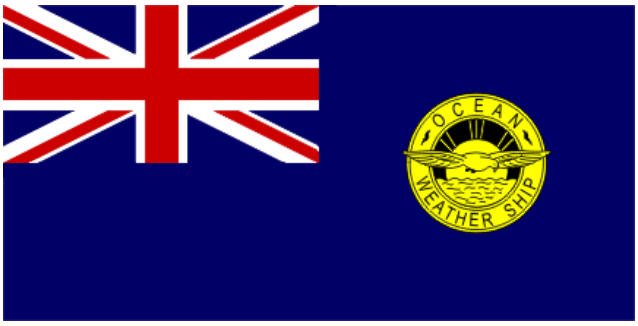
US Coast Guard Cutter ***Absecon***

Erbaut 1943 als Seeflugzeug-Tender der US Navy. Von 1949 bis 1972 im Dienst der US Coast Guard (mit Kanone!). 1972 an Süd-Vietnam übergeben. Diente in der dortigen Marine als Fregatte RVNS Pham Ngu Lao, bis das Schiff bei Ende des Vietnam-Krieges 1975 in nord-vietnamesische Hände fiel und in der dortigen Marine unter gleichem Namen weiter-fuhr. Es soll mit zwei russi-schen SS-N-2 Seeziel-Raketenstartern versehen worden und noch im Jahr 2000 in Dienst gewesen sein!



Durch Umbau wurden aus solchen englischen WK II Korvetten eine ganze Reihe von Ozean Wetterschiffen geschaffen, z.B. die links abgebildete, norwegische **Polarfront I**.

Auch die niederländische **Cirrus** war ehemals eine englische Korwette:

Die norwegische **Polarfront III** ist ein Neubau aus dem Jahre 1976 und wurde Ende des Jahres 2009 außer Dienst gestellt.

Die englischen Ozean Wetterschiffe durften sogar eine eigene Flagge führen und besaßen ein eigenes Mützenabzeichen!